Artículo publicado en la revista *MÁS ALLÁ*, diciembre de 2007

UN OVNI EN EL EJERCICIO *RED-EYE*

Probablemente se trata de uno de los mejores episodios de avistamiento ovni en España, por parte de pilotos del Ejército del Aire. Damos todas las claves de un suceso que sigue como una incógnita, incluso para el investigador más crítico.

Por Vicente-Juan Ballester Olmos

Informe de Joan Plana

El día 4 de noviembre de 1970 el Ejército del Aire desarrollaba un ejercicio periódico de defensa aérea denominado *Red-Eye* (Ojo Rojo), que tenía como objetivo la evaluación, mediante ataques simulados desde diferentes puntos, de la capacidad de reacción de todo el sistema defensivo dentro del espacio aéreo español. El *Red-Eye* es un ejercicio puro de defensa aérea, donde participan todas las unidades aéreas españolas, la Armada y el Ejército de Tierra, así como fuerzas aéreas de países aliados. En la actualidad se denomina DAPEX.

Dos aviones reactores de caza F-86F *Sabre*, pertenecientes al escuadrón 102 de Defensa Aérea, con base en Valenzuela (Zaragoza), pilotados por el capitán Juan Alfonso Sáez-Benito Toledo y el teniente Luís Carbayo Olivares, se encontraban en situación de "alerta de 5 minutos" (consiste en que, una vez ordenada una salida de emergencia, desde que se produce la alarma hasta que tiene lugar el despegue sólo transcurre ese tiempo).

Hacia las 9,30 de la mañana los dos aparatos recibieron la orden de despegar, lo que hicieron dentro del lapso estipulado. Al no disponer los aparatos de radar propio, fueron conducidos por los controladores militares encargados del radar del Escuadrón de Alerta y Control Nº 1 (*Siesta*), ubicado en Calatayud (Zaragoza), a un punto de espera en el mar Cantábrico a unos 90 km al norte de la ciudad de Gijón. En esta posición permanecieron orbitando por espacio de unos minutos, hasta que les fue asignada una

Foto 1: Cazas en espera de despegue para interceptación, en su hangar. (MACOM).

Foto 2: Sabre F-86-F, avión americano con el que se equiparon las primeras unidades de caza-reactores en España. Es el avión pilotado por Sáez-Benito y Carbayo el 4 de noviembre de 1970. (Museo del Aire).

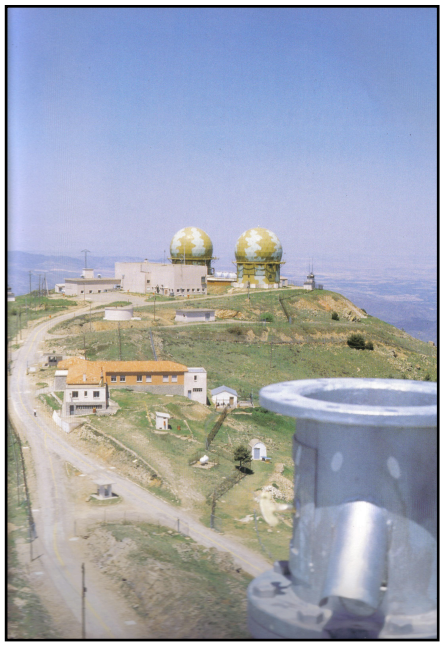


Foto 3: Instalaciones de radar del EVA-1, escuadrón de vigilancia aérea, de Calatayud, desde donde se detectó la presencia OVNI.

"traza" radar desconocida. Se desplazaba a una velocidad y en unas circunstancias anormales que hacían conveniente proceder a su identificación.

El controlador de interceptación de la estación *Siesta* comunicó a los pilotos los rumbos a seguir, hacia el Sur, y la distancia existente para llegar a la posición-blanco. Tras penetrar en la Península, los aviones fueron situados a unos 5.600 m del objetivo. Después continuaron la operación de interceptación hasta menos de 1.800 m del objeto, pero no lograron ver o encontrar el blanco. Eran las 10,40 horas y la visibilidad era muy buena, ya que el cielo estaba completamente despejado y lucía un sol espléndido.

Los cazas efectuaron dos nuevos intentos de interceptación, que también resultaron infructuosos, a 7.600 m de altura. El capitán Sáez-Benito pidió al controlador del radar que le confirmara la altitud a la que se hallaba el "desconocido" (*unknown* es el nombre dado a las trazas no identificadas). Éste le respondió que el blanco efectuaba rápidas variaciones de altura entre los 12.200 y 3.050 m.

Los pilotos pensaron que podía tratarse de un cazabombardero F-4 *Phantom* que, por disponer de radar a bordo, estaba "jugando" con ellos. Unos 10 minutos más tarde, cuando se encontraban en las cercanías de Valladolid, los pilotos desistieron de encontrar al blanco y procedieron a iniciar el regreso a Zaragoza, por causa de la escasez de combustible y de la distancia a su base,

Cuando ya habían iniciado el camino de vuelta, el controlador *Siesta* comunicó a los pilotos que tenían detrás, a una distancia de 3.700 m, un nítido eco no identificado que les seguía a la misma velocidad que desarrollaban los cazas, que era de unos 800 km/h. Ese misterioso eco les acompañó durante unos 185 km. Poco después, hacia las 11 horas, cuando los aviones se encontraban en las proximidades del macizo montañoso del Moncayo (Zaragoza), el teniente Carbayo, que volaba en formación a la derecha de su jefe, informó a éste que por fin veía el blanco "a las ocho" de su línea de vuelo. Entonces, Sáez-Benito divisó, por unos instantes, en una posición atrasada a su izquierda (Oeste-Suroeste) y relativamente más elevada, un extraño objeto.

Los dos aviones *Sabre* maniobraron rápidamente para acercarse con la intención de identificarlo, pero no lo lograron ya que "antes de ponerlo en el morro", el objeto desaparecía de su vista moviéndose

¿Confirmación visual desde tierra?

En junio de 1992, tuve la oportunidad de girar una visita al jefe de la base aérea de Manises (Valencia), coronel Enrique Sacanell Ruiz de Apodaca, acompañado de mi estrecho colaborador Jaime Servera. Durante la reunión, el oficial aportó un testimonio complementario sobre este caso. Fue en torno a 1974 y en un programa de televisión conducido por el famoso presentador José Mª Íñigo; se entrevistaba a un campesino de un pueblo cercano al Moncayo, quien relató haber presenciado unos años atrás como un OVNI perseguía a dos cazas militares. Sacanell, que conocía la experiencia vivida por Sáez-Benito y Carbayo, por haber estado entonces destinado en la base donde aterrizaron los aviones, entiende confirmado el incidente desde tierra por un simple "señor con boina". ¿Algún avezado lector localizará aquella entrevista de televisión?

Reunión del autor con el coronel Sacanell, jefe de la base aérea de Manises, en la que se dieron datos inéditos del caso del 4 de noviembre de 1970.

El coronel Sacanell nos contó también que en su día los pilotos refirieron que el movimiento del objeto no identificado **era lo más parecido al vuelo de una mosca... cuando lo enfilaban maniobraba rápidamente y se quedaba atrás.** Según recuerda, durante el encuentro los pilotos informaron que se trataba de un avión de "superior categoría" y sugirieron que salieran los *Starfighter* (el F-104 era el caza de combate de mayores prestaciones de los entonces utilizados por las FF.AA.), pero no se llegó a dar la alarma.

Vicente-Juan Ballester Olmos junto a la entrada de las instalaciones del Ala Nº 11 (Base Aérea de Manises, Valencia).

vertiginosamente en vertical.

Esta misma circunstancia se repitió varias veces: en cada ocasión que los cazas intentaban rodearlo para tenerlo enfrente, el objeto desconocido desaparecía con una velocidad asombrosa. Todo esto sucedió entre los 8.200 y los 10.000 m de altitud. Los aviones volaban -durante los múltiples virajes y maniobras tendentes a la interceptación- en formación "ofensiva", es decir, algo separados pero ayudándose mutuamente.

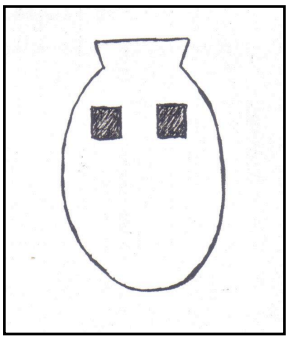


Foto 4: Primer dibujo del OVNI, transmitido al CEI en diciembre de 1970 por su corresponsal en Zaragoza, tras entrevistarse con el teniente Carbayo.

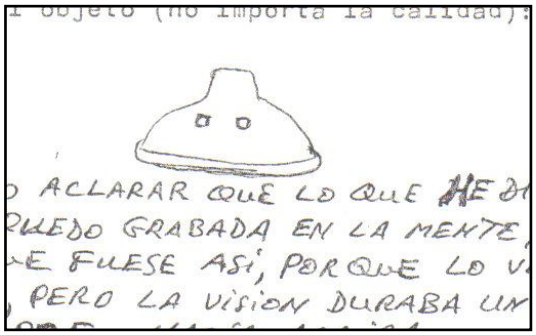


Foto 5: Segunda descripción gráfica del OVNI, según información enviada por el coronel Sáez-Benito a Joan Plana en 1989.

Al parecer, los pilotos sintieron cierto temor ante el extraño artefacto, ya que sus aparatos carecían de armamento, al ser la suya una simple misión de entrenamiento.

Dado que el nivel de combustible de que disponían era ya crítico, los aviones iniciaron un rápido descenso. Pero cuando se hallaban en el tramo inicial de las maniobras y procedimientos para llegar al circuito aéreo de aterrizaje, a unos 800 m de altura, el teniente Carbayo indicó que tenían de nuevo el objeto detrás de ellos, aunque a más altura. El capitán Sáez-Benito también lo divisó. Después el extraño artefacto desapareció definitivamente desplazándose hacia arriba a velocidad vertiginosa. Eran algo más de las 11,05 de la mañana, y el "desconocido" los había seguido (en el tramo "visible" esta vez) otros 55 km. Durante este trayecto los dos pilotos tuvieron el objeto entre 4.000 y 6.000 m de distancia, según Sáez-Benito. No se apreció ninguna alteración en los instrumentos ni en el equipo de radio de los aviones.

Habla un testigo presencial

Lo que vimos, aunque sólo fue en tres o cuatro ocasiones y durante unos pocos segundos, no era un avión. No puedo precisar su forma, pero estoy seguro que era ovalado y de color gris brillante. Maniobraba rápidamente hacia arriba y desaparecía, recuerda el piloto Juan Alfonso Sáez-Benito. El avistamiento duró en total 5 minutos escasos.

Aproximadamente a las 11,15 h los dos Sabre aterrizaron en la base aérea de Zaragoza sin más contratiempos. Los pilotos descendieron de sus aparatos muy impresionados y preocupados e incluso con una manifiesta palidez en sus rostros. Toda esta minuciosa información está basada en los datos que en 1989 el ya coronel Sáez-Benito, a la sazón jefe del Ala 15 y comandante de la base aérea de Zaragoza, facilitó a mi colega Joan Plana. El investigador catalán recibió dos detalladas cartas del militar que le permitieron reconstruir, como hemos visto, los datos básicos del suceso, si bien persisten muchos interrogantes. Por desgracia, el militar falleció al año siguiente.

En respuesta a un formulario preparado por Plana, Sáez-Benito indicó que no podía asegurar que la descripción fuera muy exacta, dado el escaso tiempo que lo vio, pero declaró que le pareció un objeto ovalado, de bordes definidos, con la parte inferior plana, de reducidas dimensiones, con apariencia sólida de metal color gris brillante y que poseía dos ventanas del tipo "ojo de buey". Finalmente, manifestó que por la forma de maniobrar era evidente que alguien lo dirigía. **Indudablemente, aquello no era un globo y tampoco un avión. No puedo decir lo que era, pero sin duda se trataba de un artefacto completamente distinto a lo que conocemos**, sentencia en sus notas Sáez-Benito.

Hay aspectos que el más tarde coronel del Ejército del Aire nunca llegó a comprender: **Por qué aquel artefacto estuvo con nosotros en la zona de Valladolid, durante 10 a 15 minutos** [sic], **sin dejarse ver y variando su altura de forma rápida, según el radar. ¿Por qué nos acompañó hasta Zaragoza a nuestra velocidad y a al misma altura? Y, sobre todo, ¿por qué descendió con nosotros hasta la**

altura de tráfico?

La primera fuente

Los datos fundamentales de este caso llegaron al Centro de Estudios Interplanetarios (CEI) de Barcelona en diciembre de 1970 a través de un procurador de los tribunales en régimen de total confidencialidad. La información procedía del teniente Luís Carbayo. El OVNI se describía entonces como **un huevo metálico coronado por una cresta parecida al birrete de un catedrático y dos** [zonas cuadradas con forma de] **ventanas en su parte superior**. Según la apreciación del teniente, el objeto podría tener un

Hipótesis

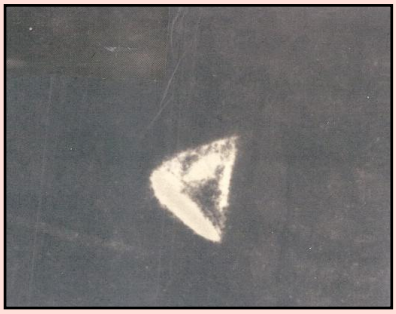
Durante aquellos años, el Centro Nacional de Estudios Espaciales (CNES) de Francia estaba desarrollando la *Operación Nimbus*, con un incesante lanzamiento de gigantescos globos estratosféricos tetraédricos, desde la base de Aire-sur-L'Adour (Landas), que los vientos frecuentemente transportaban al espacio aéreo español. Nuestros archivos cuentan con numerosos ejemplos de avistamientos de tales globos desde muchos puntos del norte y centro de nuestro país a finales de los sesenta y principio de los setenta. Algunos de ellos observados y hasta fotografiados por pilotos de cazas de la Fuerza Aérea española, que los confundieron con OVNIS. Un piloto civil pudo fotografiarlo desde su avioneta precisamente en el año 1970, el 16 de junio, sobre Burgos.

¿Pudo uno de estos globos ser el responsable del avistamiento que hemos narrado? Sin poder analizar los informes escritos en su día por los dos pilotos –al parecer perdidos irremediablemente en la burocracia militar-, no hay forma de saber el grado de inexactitud posible de sus declaraciones o de evaluar la detección del radar. En principio, no parece posible, pero no hay que olvidar que en el análisis de casos OVNI toda prudencia es poca. El avistamiento duró pocos minutos y fueron breves las ocasiones en que el objeto logró ser observado *de visu*.

Tales globos fueron vistos y fotografiados en fechas cercanas a noviembre de 1970, el 18 de septiembre en varios puntos de España, el 24 del mismo mes en Turín (Italia) y el día 29 en Sarajevo (Yugoslavia), por ejemplo.

Hemos realizado las oportunas consultas al correspondiente organismo científico galo.

¿Pudo tratarse de un modelo avanzado de caza norteamericano, jugando con los ya obsoletos *Sabres* de la aviación española? No olvidemos que eran maniobras conjuntas. Esta hipótesis podría explicar la desaparición de la documentación oficial: ¿Y si ésta se remitió a las fuerzas aliadas que también participaron en los ejercicios aéreos, para su evaluación y posteriormente no fue devuelta? Esta conjetura, sin embargo, choca con la presunta *performance* del OVNI (maniobrabilidad, velocidad, etc.) El misterio sigue en el aire.



Esta fotografía fue portada del diario *ABC*, cuando el enorme globo estratosférico surcó los cielos de Madrid el 5 de septiembre de 1968. (Cifra).

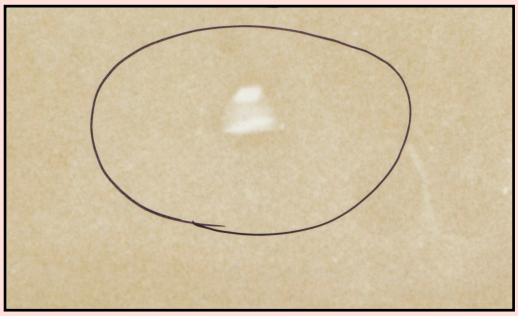
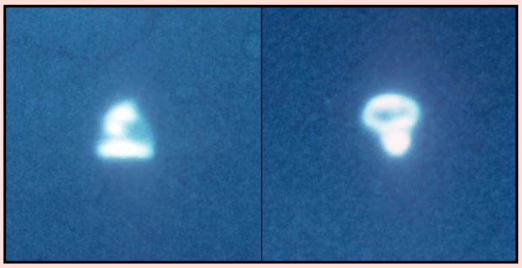
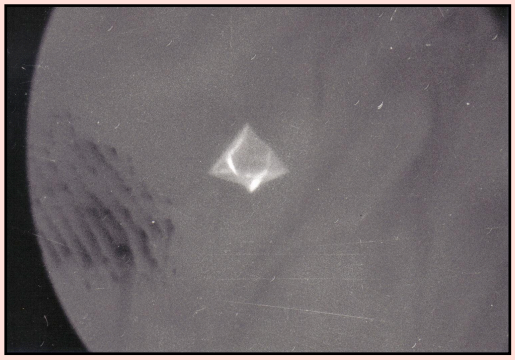


Imagen tomada por la cámara de un fotógrafo de la empresa Fotografía Aérea FOAT, volando sobre la provincia de Burgos, el 16 de junio de 1970. El objeto brillante –un globo sonda francés- tenía forma variable, preferentemente lenticular, con un diámetro entre 15 y 20 metros, y se hallaba a unos 12 km de altura. (MOA).



(Dos) Fotografías tomadas el 14 de mayo de 1960 sobre Barcelona por Rafael Farriols, véase las formas cambiantes del gigantesco globo del CNES.



Nítida imagen conseguida por el padre Antonio Felices, a través de su telescopio de aficionado a la astronomía en Valladolid, el 14 de mayo de 1968.

diámetro de 25 m y no se le apreciaron hélices ni motores. Tampoco se le veía estela alguna ni giraba sobre sí mismo. Desde 1984, el ahora piloto de línea comercial Luís Carbayo ha sido entrevistado por varios ufólogos, publicándose versiones de su testimonio con varios grados de embellecimiento literario.

Foto 6: Base de datos informatizada creada por el teniente coronel Bastida, jefe de Inteligencia del MOA, en donde se consigna la inexistencia del expediente de este avistamiento. Los datos se añadieron por mi aportación de información.

Informes extraviados

Durante un almuerzo en la base aérea que comandaba, el coronel Sáez-Benito confió en 1989 a Pedro Redón, presidente del CEI y escritor *free lance* de temas aeronáuticos y defensa, que en su día ambos pilotos redactaron sendos informes por separado. Ignoramos si éstos se enviaron al Ministerio del Aire. Pero si fue así se extraviaron, porque no se conservaban entre los archivos OVNI oficiales –entonces custodiados en la División de Operaciones del Cuartel General del Aire- cuando en 1990 se hizo el primer inventario de su contenido. Por ello no existe ningún expediente sobre este interesante incidente entre la información documental transferida al Mando Operativo Aéreo y desclasificada entre 1992 y 1999.

Puedo dar fe de esta ausencia, porque yo mismo la he verificado personalmente con sumo cuidado, ya que fui el único ufólogo autorizado a revisar e inspeccionar la totalidad de los papeles OVNI **originales** del Ejército del Aire, tanto los expedientes que luego se desclasificaron como otros documentos internos que –al no tratarse de expedientes de casos- no han sido desclasificados.

Foto 7: Despliegue de documentos oficiales sobre OVNIS, en la sala de *briefing* del MOA, durante una de mis visitas para inspeccionar la información. El expediente 4/11/70 no existe.

En 1991, durante las gestiones que llevé a cabo con el Estado Mayor del Aire tendentes a iniciar el proceso de desclasificación de los archivos OVNI oficiales, transmití varios casos militares de los que no se tenía constancia, con la finalidad de que se buscasen. Uno era este. De hecho, el recientemente fallecido teniente coronel Ángel Bastida, jefe de la sección de Inteligencia del MOA y responsable de la desclasificación, lo incluyó en su primera base de datos informatizada, con la observación "FALTA EXPEDIENTE".

En sucesivas ocasiones, Joan Plana y yo hemos facilitado al MOA listas de casos protagonizados por militares del Aire que no constaban en los archivos, para que los rastreasen. Gracias a nuestra insistencia se pudo recuperar bastante información que hasta entonces permanecía ilocalizable en instalaciones regionales. Pero, desgraciadamente, los informes que se hicieron jamás han aparecido.

¿Qué observaron realmente los pilotos? Dos versiones

Como ha señalado el ingeniero de telecomunicaciones y experto analista Manuel Borraz, podemos hablar de dos versiones de los hechos, la del teniente Carbayo y la del capitán Sáez-Benito. La primera se produjo dos meses escasos después de ocurrir el suceso, pero procede de un intermediario (siempre se puede aplicar aquello de *traduttore, traditore*), mientras que la segunda es una fuente directa, pero se recogió 19 años después de que tuviera lugar el avistamiento. De hecho, el propio Sáez-Benito insiste en las limitaciones de su testimonio.

Como destaca Pedro Redón, existen importantes discrepancias en la descripción del objeto. En el relato de Carbayo tiene la parte superior plana, mientras que en el dibujo de Sáez-Benito es la parte inferior la que tiene este perfil. La diferencia entre los dibujos es notable, si bien es cierto que el segundo de ellos fue realizado muchos años después del suceso y probablemente se ha ido adaptando al estereotipo de

la imagen más estándar de los ovnis.

Por lo que se refiere a cuánto duró la "persecución", Sáez-Benito indica: **sin verlos** [sic], **unas 100 millas** [185 km]. **Con breves avistamientos de un segundo, en tres o cuatro ocasiones, durante unas 30 millas** [55 km], **entre las 11,00 y las 11,05 h**. Sin embargo, no es seguro que el primer episodio de interceptación tuviera objetivamente algo que ver con la secuencia final de aparición del objeto desconocido. Sin poner en tela de juicio el testimonio de los pilotos, hay que constatar que fue fugaz y lejano. En todo caso, y si no media inexactitud perceptual ninguna, son los movimientos del ovni lo más asombroso de este incidente aéreo, porque no son compatibles con los de globos o aviones. La detección radar corrobora los hechos, aunque no es evaluable técnicamente porque carecemos del informe correspondiente.

Es evidente que si hay un caso OVNI por excelencia, es éste. Con los imponderables informativos señalados.

APÉNDICE 1

El mismo día que la revista MÁS ALLÁ me informaba que el anterior artículo había sido ya maquetado para su subsiguiente publicación, y por esas casualidades de la vida, entró en mi correo electrónico un mensaje del director de la Oficina de Operaciones de Globos del Centro Nacional de Estudios Espaciales.

De acuerdo con el mismo, **no existen vuelos registrados durante el mes de noviembre de 1970**. En consecuencia, podemos eliminar la posibilidad antedicha de entre las hipótesis posibles para explicar el suceso descrito en el informe anterior.

Adjunto el mensaje recibido del CNES francés.

Asunto:	RE : CNES balloon launches, 1970
Fecha:	Thu, 25 Oct 2007 16:41:21 +0200
De:	"Chadoutaud Pierre" <pierre.chadoutaud@cnes.fr>
Para:	"Vicente-Juan Ballester Olmos" <ballesterolmos@yahoo.es>

Dear Mr Ballester ,

To respond to your request (sorry for the delay), we found in our records the 6 last balloons launched from Aire/Adour in fall 1970 :

-7th september : 1 launch

-take off 08h UT landing 15h30 UT near Mont/Marsan

-16th september :2 launches

-take off 08h UT landing 15h30 UT near Lourdes

-take off 09h30 UT landing 17h30 UT near Jaca (Spain)

-17th september : 2 launches

-take off 05h15 UT landing 10h UT near Cauterets (Lourdes)

-take off 07h30 UT landing 11h UT near Bagnéres/bigorres (Tarbes)

-21st septempber : 1 launch

-take off 08h30 UT landing 14h30 UT near Montauban

No specifics incidents were noticed during these flights . We have no flight recorded in november 1970 .

I hope these informations respond to your demand .

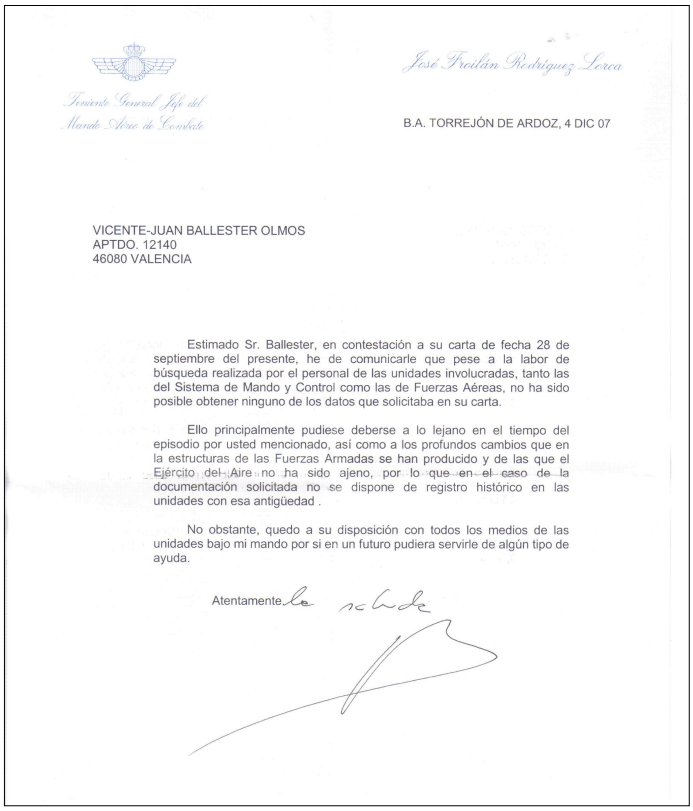
Best regards
Pierre CHADOUTAUD

CNES
Head of Balloon Operation office .
Tel : 33 (0)6 80 35 22 95

APÉNDICE 2: LA ÚLTIMA BUSQUEDA

Coincidiendo con mi renovado análisis del caso de aviación 4/11/1970, a mediados de junio de 2007 tuvo lugar la toma de posesión del nuevo comandante en jefe del Mando Aéreo de Combate, teniente general José Froilán Rodríguez Lorca. Se me ocurrió que sería una ocasión propicia para intentar una última búsqueda de antecedentes oficiales sobre este suceso.

El 28 de septiembre me dirigí por escrito al responsable del MACOM, remitiéndole una sinopsis del avistamiento y solicitando la búsqueda de los dos informes perdidos o cualquier registro que pudiera existir en las diversas unidades involucradas en el episodio.



Teniente General Jefe del Mando Aéreo de Combate

José Froilán Rodríguez Lorca

B.A. TORREJÓN DE ARDOZ, 4 DIC 07

VICENTE-JUAN BALLESTER OLMOS
APTDO. 12140
46080 VALENCIA

Estimado Sr. Ballester, en contestación a su carta de fecha 28 de septiembre del presente, he de comunicarle que pese a la labor de búsqueda realizada por el personal de las unidades involucradas, tanto las del Sistema de Mando y Control como las de Fuerzas Aéreas, no ha sido posible obtener ninguno de los datos que solicitaba en su carta.

Ello principalmente pudiese deberse a lo lejano en el tiempo del episodio por usted mencionado, así como a los profundos cambios que en la estructuras de las Fuerzas Armadas se han producido y de las que el Ejército del Aire no ha sido ajeno, por lo que en el caso de la documentación solicitada no se dispone de registro histórico en las unidades con esa antigüedad .

No obstante, quedo a su disposición con todos los medios de las unidades bajo mi mando por si en un futuro pudiera servirle de algún tipo de ayuda.

Atentamente le saluda

La respuesta tardaba, lo cuál era un dato esperanzador. En mi larga experiencia en correspondencia con organismos militares, he comprobado documentalmente que una demora larga habitualmente se debe a que se ha iniciado una secuencia de solicitudes internas, en busca de los antecedentes solicitados. Mientras que una respuesta inmediata puede significar un trámite burocrático para salir del paso.

Fechada el 4 de diciembre me ha llegado la contestación del jefe del MACOM, en la que me comunica, en primer término, que

pese a la labor de búsqueda realizada por el personal de las unidades involucradas, tanto

las del Sistema de Mando y Control como las de las Fuerzas Aérea, no ha sido posible obtener ninguno de los datos que solicitaba en su carta.

Concretamente había pedido la búsqueda de registros pertinentes, en el día y rango horario indicados en mi informe de referencia, en el GRUCEMAC, EVA-1, Base Aérea de Zaragoza y en los libros de control de PEGASO.

La respuesta confirma que, al menos, dicha búsqueda se ha llevado a cabo, lo cual es muy de agradecer.

En su misiva, el teniente general Rodríguez Lorca tiene seguidamente la gentileza de aportar las causas probables de la inexistencia de dicha documentación, al señalar en su siguiente párrafo:

Ello principalmente pudiese deberse a lo lejano en el tiempo del episodio por usted mencionado, así como a los profundos cambios que en las estructuras de las Fuerzas Armadas se han producido y de las que el Ejército del Aire no ha sido ajeno, por lo que en el caso de la documentación solicitada no se dispone de registro histórico en las unidades con esa antigüedad.

Aunque la respuesta era la que cabía esperar, considerando que han transcurrido 37 años desde que ocurrieron los hechos, al menos tenemos la tranquilidad de que se ha hecho un postrer intento. Al tiempo, hemos verificado la abierta disponibilidad del mando militar para una futura colaboración.

DOCUMENTACIÓN COMPLEMENTARIA AL ARTÍCULO

Para información general y con la finalidad de documentar exhaustivamente el suceso, procedo a exponer seguidamente, en su integridad, las cartas y documentos remitidos por el coronel Sáez-Benito a Joan Plana Crivillén, describiendo en detalle el avistamiento del 4 de noviembre de 1970.

CARTA DEL 12 DE ABRIL DE 1989

Zaragoza, 12 de Abril de 1.989.

SR. D. JUAN PLANA CRIVILLEN
SABADELL (Barcelona)

Muy Sr. mio:

Recibí su interesante carta de fecha 14 de Marzo pasado, a la que contesto con sumo gusto, lamentando no haber podido hacerlo antes.

Estoy gratamente sorprendido por los datos pormenorizados y fidedignos que aporta en su carta. Es obvio para mi que tiene Vd. una buena fuente de información.

Atendiendo a su petición, relataré sucintamente todo lo que recuerdo de aquel suceso, aunque supongo que puede ser un relato extenso, aún refiriéndome exclusivamente a los aspectos más significativos.

Se trataba de un ejercicio simulado de Defensa Aérea, denominado "Red-Eye" (Ojo-Rojo).

Me encontraba con mi SABRE en situación de alerta de 5 minutos para el despegue.

En un momento determinado me ordenaron despegar junto con mi pareja (efectivamente, mi "punto" era el Teniente Carbayo).

El radar de tierra nos condujo a un punto de espera en el Cantábrico, a unas 50 NM (millas naúticas) al norte de Gijón.

Permanecimos orbitando en dicho punto durante unos minutos y nos fue asignada una "traza" (blanco-desconocido).

El controlador radar fue dándonos rumbos y distancias al blanco hasta situarnos a unas 3 NM y continuamos la interceptación hasta menos de 1 NM, sin conseguir verlo.

Hicimos un reataque con el mismo resultado y aún intentamos una tercera interceptación, sin lograr "cazarlo".

Hay que significar que la altura inicial del desconocido era de 25.000 pies y en los dos reataques realizados le insistí al controlador que confirmase la altura, indicándome que el blanco efectuaba rápidas variaciones, entre 40.000 y 10.000 pies.

Pensé entonces que podría tratarse de un PHANTOM americano que, por disponer de radar a bordo, quería "jugar" con nosotros.

Por razones de combustible y distancia (nos encontrábamos en las proximidades de Valladolid) tuvimos que desistir y proceder a recuperarnos en nuestra Base de Zaragoza.

.../...

.../...

Durante el trayecto, el controlador nos fue informando que seguíamos teniendo detrás, a unas 2 NM un nítido "eco" no identificado.

Estábamos llegando al Moncayo cuando mi punto, que iba a la derecha en formación abierta, me indicó que lo teníamos a nuestra izquierda.

Lo divisé un instante hacia las "ocho" de mi posición y relativamente alto.

Maniobramos con celeridad para identificarlo, pero no fue posible porque antes de poder ponerlo en el "morro" desaparecía vertiginosamente hacia arriba.

Esto ocurrió varias veces y se desarrolló entre 27.000 y 33.000 pies de altura.

Dado que el combustible era ya crítico, hicimos un descenso rápido para aterrizar en la Base Aérea de Zaragoza.

Cuando nos encontrábamos en el tramo inicial del tráfico, a 2.500 pies de altímetro, el Teniente Carbayo me avisó que lo teníamos detrás un poco más alto.

Pude verlo un instante y lo perdí de vista de repente.

Esto último nos impresionó profundamente a los dos y tomamos tierra seriamente preocupados, hasta el punto de ser manifiesta nuestra palidez, más acusada en mi compañero por ser de tez muy morena.

De todo lo expuesto informé ampliamente a mis Jefes, pero desconozco si se tomó alguna medida.

En cuanto a mi posición personal sobre el fenómeno OVNI quiero expresar que, con anterioridad a la fecha del suceso vivido por mí, era absolutamente excéptico en lo relativo a la existencia de seres extraterrestres. Desde aquella fecha pienso que existe esa posibilidad. No obstante, tengo grandes dudas.

Después de aquella vivencia me hice muchas preguntas y estoy en disposición de hacer las consideraciones siguientes:

- Lo que vimos, aunque sólo fue en tres o cuatro ocasiones y duran te unos pocos segundos, no era un avión. No puedo precisar su forma, pero estoy seguro que era ovalado y color gris brillante. Maniobraba rápidamente hacia arriba y desaparecía.
- Existen argumentos para descartar la hipótesis de que se tratase de un globo meteorológico. Un globo tiene una trayectoria defini da y no maniobra. Por eso nunca he comprendido por qué aquel artefacto estuvo con nosotros en la zona de Valladolid, durante 10 a 15 minutos, sin dejarse ver y variando su altura de forma rápida, según el radar. ¿ Por qué nos acompañó hasta Zaragoza a nuestra velocidad (unos 800 kms/h) y a la misma altura ?.

.../...

Y sobre todo ¿ Por qué descendió con nosotros hasta la altura de tráfico ?.

Indudablemente, aquello no era un globo y tampoco un avión.

No puedo decir lo que era, pero sin duda se trataba de un artefacto completamente distinto de lo que conocemos.

Hay que decir que no he vuelto a tener una visión como aquella, pero he tenido conocimiento, aunque no de primera mano, que algunos pilotos han visto objetos extraños en el espacio, sin poder precisar quién ni en que consistió el suceso.

Espero haber satisfecho su interés.

Sin otro particular, le saluda atentamente.

Fdo.: Juan Sáez-Benito Toledo.

CARTA MANUSCRITA DEL 21 DE MAYO DE 1989

Zaragoza, 21 de Mayo de 1.989

Muy Señor mío: Le envío el cuestionario solicitado. No me ha sido fácil cumplimentarlo, dado que han pasado muchos años y no puedo recordar con precisión las cosas. Algunas me quedaron fuertemente grabadas, pero los datos que aporto son aproximados.

Espero que con mi carta anterior y este cuestionario se considere completado mi aportación. Le aseguro que no tengo nada más que añadir.

Lamento haber tardado un mes en cumplimentar el cuestionario, pero le aseguro que estoy muy ocupado y dispongo de muy poco tiempo libre.

Le saluda atentamente [illegible]

FORMULARIO

No es un documento oficial, es un formulario preparado ad hoc por Joan Plana para recoger la información más precisa posible.

1

CUESTIONARIO

Este formulario ha sido preparado para que Vd. pueda facilitar toda la información posible respecto al fenómeno que observó. Le ruego procure contestar de la forma más precisa, siempre que le sea posible y lo recuerde, a los datos solicitados.

1.- Hora aproximada de despegue (scramble): 09:30 (MAÑANA)

2.- Hora aproximada de aterrizaje (recuperación): 11:15

3.- Hora aproximada del inicio del encuentro con el objeto: 10:40 (SIN VERLO)

4.- Hora aproximada final del encuentro con el objeto: 11:00 (AVISTAMIENTO) 11:05

5.- Condiciones meteorológicas (visibilidad, despejado, nuboso, nubes dispersas, viento, etc.): - VISIBILIDAD MUY BUENA
- COMPLETAMENTE DESPEJADO

6.- Situación geográfica o lugar sobre el cual se inició el encuentro con el objeto (Valladolid, Logroño, u otro): SIN VERLO (SOLO DETECTADO EN EL RADAR): EN LAS PROXIMIDADES DE VALLADOLID.
AVISTAMIENTO: CERCA DEL MONCAYO, AL OESTE.

7.- Situación geográfica o lugar sobre el cual finalizó el encuentro con el objeto (Moncayo, u otro): CERCA DEL MONCAYO, AL ESTE.

8.- Estación o estaciones de radar implicadas (Escuadrones de Alerta y Control: 1 en Inogés, 2 en Villatobas, "Pegaso" en Torrejón, u otros): INOGES

9.- Descripción del objeto (forma, dimensiones, sólido o gaseoso, bordes definidos o no, detalles estructurales, color, brillo, etc.):
OVALADO. PARTE INFERIOR PLANA.
REDUCIDAS DIMENSIONES.
SOLIDO. BORDES DEFINIDOS.
VENTANAS TIPO "OJO DE BUEY".
GRIS BRILLANTE (METALICO).

10.- Dibujo del objeto (no importa la calidad):

QUIERO ACLARAR QUE LO QUE HE DIBUJADO ES LA IMAGEN QUE ME QUEDO GRABADA EN LA MENTE, PERO NO PUEDO ASEGURAR QUE FUESE ASÍ, PORQUE LO VI EN TRES O CUATRO OCASIONES, PERO LA VISION DURABA UN SEGUNDO Y DESAPARECÍA SIEMPRE HACIA ARRIBA.

11.- Distancia recorrida conjuntamente entre los aviones y el objeto (en kilómetros o millas naúticas):

SIN VERLO: UNAS 100 NM.
CON BREVES AVISTAMIENTOS: UNAS 30 NM.

2

12.- Distancia aproximada entre los aviones y el objeto: 2 ó 3 NM

13.- Datos del eco registrado, facilitados por el controlador radar a los pilotos (velocidades, altitudes, forma, calidad, evoluciones):

GRANDES Y RAPIDAS VARIACIONES de ALTURA. REALIZADAS POR EL DESCONOCIDO.

14.- Altitudes, velocidades y movimientos de los aviones:

MANIOBRAS DE INTERCEPTACION (VIRAJES) ENTRE 27.000 Y 33.000 pies de ALTURA

15.- Desaparición repentina final del objeto (hacia arriba, abajo, derecha, izquierda, u otra): SIEMPRE HACIA ARRIBA

16.- ¿ Volaron siempre los dos aviones en formación o la rompieron en algún momento ?: SIEMPRE EN FORMACION "OFENSIVA", ES DECIR, UN POCO SEPARADOS PERO CON APOYO MUTUO

17.- ¿ Hubo alguna alteración en instrumentos o equipos de radio de los aviones ?: NO

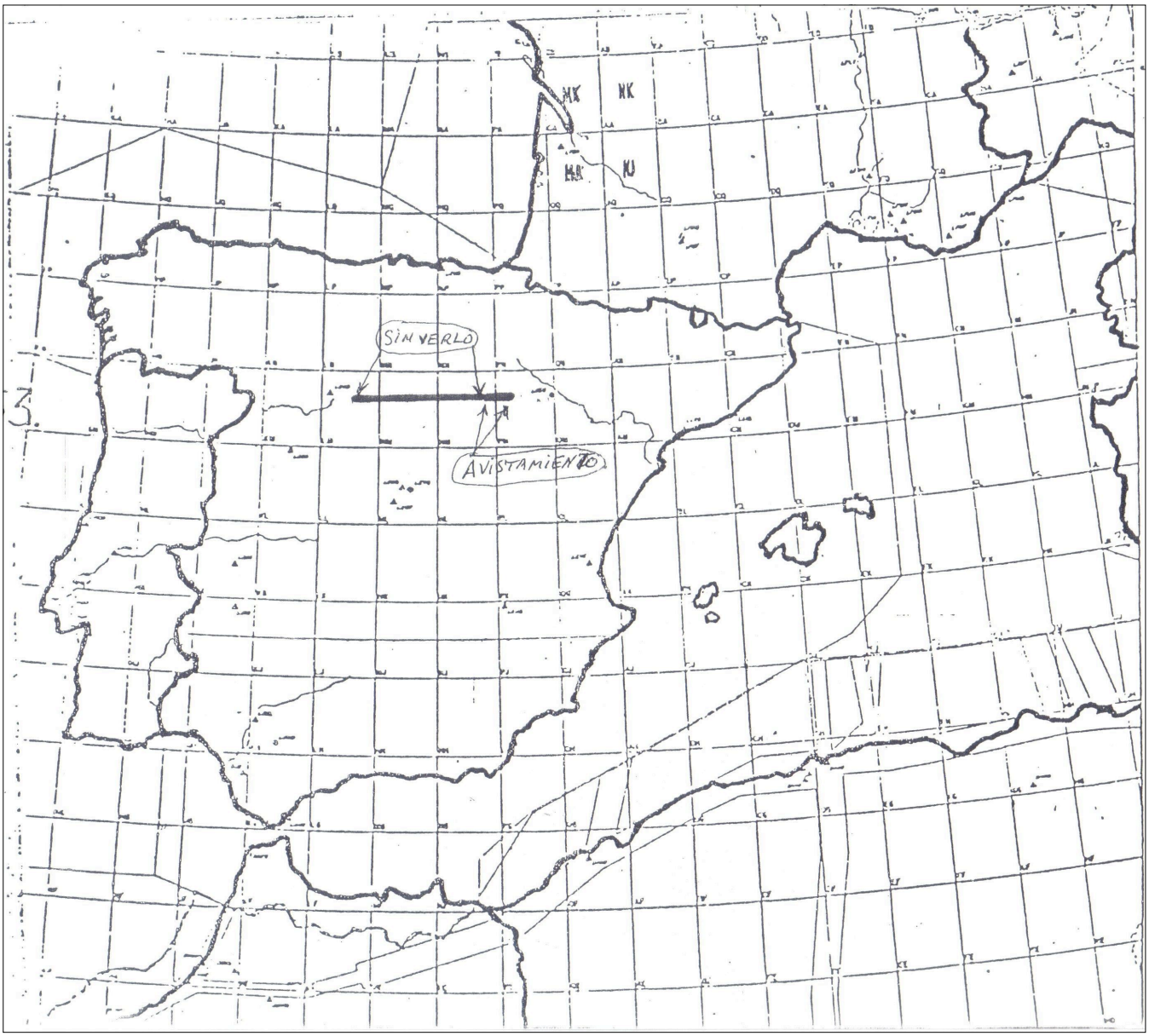
18.- ¿ El objeto parecía dirigido por algo o alguien ?:
POR SU FORMA DE MANIOBRAR PARECE EVIDENTE QUE ALGUIEN LO DIRIGIA

19.- Otras circunstancias o datos no señalados en los apartados anteriores: NADA QUE AÑADIR A LO EXPRESADO EN ESTE CUESTIONARIO Y MI ANTERIOR CARTA.

SEÑALAR QUE, DADO EL TIEMPO TRANSCURRIDO, NO PUEDO GARANTIZAR LA EXACTITUD DE ALGUNOS DATOS QUE APORTO EN CUANTO A DISTANCIAS, ALTURAS, etc. EL HORARIO QUE DOY ES APROXIMADO, AUNQUE SI RECUERDO QUE OCURRIÓ A MEDIA MAÑANA DE UN DÍA MUY SOLEADO.

IMPORTANTE: LO VI VARIAS VECES PERO SOLO UN INSTANTE.

20.- Dibujo de la trayectoria de los aviones y del objeto, en el mapa posicional que se adjunta.

DIBUJO

Cuadrícula GEOREF con indicación de la duración y posición de la traza radar, así como la etapa de observación visual. No es un documento oficial, fue mandada por Plana al coronel Sáez-Benito para que éste señalara gráficamente el avistamiento.